Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10300**

19. Wahlperiode 16.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Nicole Westig, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Züge auf der Schnellfahrtstrecke Köln–Rhein/Main

Die Schnellfahrtstrecke der Deutschen Bahn zwischen Köln und dem Rhein/Main-Gebiet ist seit dem Jahr 2002 im Einsatz.

Schon bei der Planung und beim Bau der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main wurden nicht zuletzt unter Kostengesichtspunkten die besonderen technischen Eigenschaften des ICE 3 berücksichtigt: Abgestimmt auf die Leistungsfähigkeit dieses Zuges wurde diese Verbindung an die geographischen Gegebenheiten angepasst, indem weniger Kunstbauten errichtet, im Gegenzug aber größere Steigungen und Gefälle geplant wurden. Der ICE 3 ist der optimale Zug für die Strecke Köln–Frankfurt, weil er die gewünschten Fahrzeiten ermöglicht und zugleich durch eine nachfragegerechte Bedienung der Unterwegsbahnhöfe den Kundenwünschen entgegenkommt.

Seit einiger Zeit setzt die Deutsche Bahn auf dieser Strecke nun vermehrt zwölfteilige ICE-4- anstelle von ICE-3-Zügen ein. Der ICE 4 kann die Strecke zwar bewältigen, ist aber ansonsten nicht in der Lage, das geforderte Leistungsprofil zu erfüllen. Dies betrifft in erster Linie die Höchstgeschwindigkeit des Zuges und damit die Fahrzeiten. Um die – im Vergleich zum auf diese Strecke abgestimmten ICE 3 – geringeren Höchstgeschwindigkeiten zu kompensieren, fährt der Zug die bisherigen Unterwegshalte nicht mehr konsequent an. Somit hilft den Betroffenen daher nicht der Hinweis, dass der ICE 4 über ein größeres Platzangebot verfügt (vgl. www.general-anzeiger-bonn.de/region/sieg-und-rhein/siegburg/Neuer-ICE-4-bringt-für-Siegburg-auch-Nachteile-article3968231.html).

Das auf Unterwegsbahnhöfen verringerte Angebot trifft viele. Gerade in der Region Bonn/Rhein-Sieg haben sich viele Menschen bewusst niedergelassen, weil die Verbindung in das Rhein/Main-Gebiet so schnell und attraktiv ist.

Einige Kunden aus dem Einzugsbereich des Bahnhofes Siegburg/Bonn werden nun aufgefordert, alternativ mit dem Regionalverkehr nach Köln zu fahren, um dort in einen ICE in Richtung Frankfurt umzusteigen. Dies verlängert die Fahrzeiten auf dem Hin-und Rückweg so erheblich, dass die Bahnverbindung an Attraktivität verliert.

Diese Verschlechterungen sind aus Sicht der Fragesteller ein Rückschritt. Sie führen dazu, dass Kunden von der Bahn abwandern. Der Hinweis auf das größere Platzangebot des ICE 4 hilft den Reisenden insofern nicht.

Die Bundesregierung plant derzeit drei neue ICE-Schnellstrecken zwischen Hannover und Berlin, Frankfurt am Main und Mannheim sowie Würzburg und Nürnberg (www.spiegel.de/reise/aktuell/ice-mit-tempo-300-regierung-plant-drei-weitere-schnelltrassen-a-1258972.html). Vor diesem Hintergrund kann der zwangsläufige Umstieg auf den PKW politisch nicht gewollt sein. Die bereits vorhandene Schnellfahrtstrecke Köln–Rhein/Main sollte auch entsprechend genutzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was sind die Gründe, dass Züge des Modells ICE 3 nicht mehr zwischen Köln und dem Rhein/Main Gebiet eingesetzt werden sollen?
2. Gewährleistet der ICE 3 eine rentable Erschließung und Nutzung der genannten Strecke, und teilt die Bundesregierung die Meinung, dass die ICE-Züge der zweiten und dritten Generation zu leistungsschwach für diese Strecke sind?
3. Warum werden vermehrt Züge des Modells ICE 4 auf genannter Strecke eingesetzt, obwohl diese das Leistungsprofil der Strecke und somit die Erreichung der Höchstgeschwindigkeiten nicht erfüllen?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Verlängerung der Fahrtzeit für Kunden des Einzugsbereiches Siegburg/Bonn durch den Wegfall vom ICE 3 dazu führen wird, dass diese vermehrt auf PKWs umsteigen könnten und die Deutsche Bahn dadurch viele Kunden verlieren könnte?
5. Wie gedenkt die Bundesregierung, den durch Wegfall des ICE entstandenen Standortnachteil der Region Siegburg/Bonn zu kompensieren?

   Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Region Siegburg/Bonn durch den Wegfall des ICE 3 auch einen Standortvorteil und somit an Attraktivität verlieren könnte?

Berlin, den 8. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333